

DDR-Zentralflughafen Berlin-Schönefeld im Griff der Staatssicherheit

Otto Wenzel

Der Zentralflughafen Berlin-Schönefeld war für die DDR ein Sicherheitsrisiko. Er lag 600 Meter südlich der „Staatsgrenze“ zu West-Berlin (Ortsteil Rudow). Täglich landeten hier Flugzeuge mit Fluggästen nicht nur aus dem „befreundeten“ sozialistischen Ausland, sondern auch aus dem „nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet“, westlichen Staaten wie Österreich und sogar NATO-Staaten wie Griechenland. Die devisenhungrige DDR legte großen Wert darauf, daß West-Berliner möglichst viele Flugreisen von Schönefeld aus antraten. Um ihnen die Anfahrt zu erleichtern, holte sie ein DDR-Bus auf dem Zentralen Omnibusbahnhof nahe dem Funkturm in Berlin-Charlottenburg ab. Die Grenzformalitäten beim Verlassen West-Berlins wurden zügig durchgeführt. Von der Grenzübergangsstelle an der Grenze zum Ortsteil Rudow bis zum Flughafen verlief eine „Transitstraße“.

All das stellte an die Wachsamkeit der „Tschekisten“¹ des Ministeriums für

¹ „Tscheka“ war die russische Abkürzung der „Außerordentlichen Kommission für den Kampf gegen Konterrevolution und Sabotage“, die am 20. Dezember 1917 von Lenin gegründet wurde. Sie war wegen ihres „roten Terrors“ gefürchtet. 1922, nach dem Ende des Bürgerkrieges, wurde sie in „Staatliche Politische Verwaltung“ (russische Abkürzung GPU) umbenannt (Le-wytszkij, Borys: Vom roten Terror zur sozialistischen Gesetzlichkeit. Der sowjetische Sicherheitsdienst, München 1961, S. 13 f., 46; Courtois, Stéphane u.a.: Das Schwarzbuch des Kommunismus. Unterdrückung, Verbrechen und Terror, München/Zürich, 2. Auflage 1998, S. 71 f., 85 ff.). Die Mitarbeiter des MfS bezeichneten sich mit Stolz als „Tschekisten“. Um den Tscheka-Chef Feliks Edmundowitsch

Staatssicherheit hohe Anforderungen. Zuständig dafür war die Hauptabteilung XIX, die für die „Sicherung“ von Verkehr, Post und Nachrichtenwesen verantwortlich war. Dort waren insbesondere die Referate 3 (Sicherung des Betriebes Verkehrsflug sowie der Flugtechnik und des Flugbetriebs) und 4 (Abwehrarbeit unter terrorgefährdeten Personengruppen, Sicherstellung der Flugsicherungsbegleitung) der Abteilung II (Sicherung der zivilen Luftfahrt einschließlich des Bereichs Wirtschaftsflug) gefordert.² Einem „Auskunftsbericht“ der genannten Referate, der zuletzt 1975 überarbeitet worden ist, können wir entnehmen, mit welcher Sorgfalt die Staatssicherheit an ihre Arbeit heranging.³ Bei den zu überwachenden Institutionen, die alle ihren Sitz auf dem Zentralflughafen Berlin-Schönefeld hatten, handelte es sich um:

- die Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt des Ministeriums für Verkehrswesen;
- die Staatliche Luftfahrtinspektion;
- die Interflug GmbH;⁴

Dzierzynski wurde ein wahrer Kult betrieben. Das Wachregiment des MfS, das Divisionsstärke hatte, führte seinen Namen.

² Der Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (Hrsg.): Dokumente, Reihe A, Nr. 2/93. Die Organisationsstruktur des Ministeriums für Staatssicherheit 1989 (künftig zitiert: Organisationsstruktur), S. 104 f.

³ Der Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (künftig zitiert: BStU), ZA, HA XIX 445, Bl. 39 ff.

⁴ Am 3. Juli 1975 wurde vom Nationalen Verteidigungsrat der DDR (NVR) beschlossen, den Stellvertreter des Chefs des Stabes für Flugsicherung und Gefechtsstände im Kommando der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der Nationalen Volksarmee (NVA), Generalmajor Henkes, von seiner Funktion zu entbinden und unter Beibehaltung seines militärischen Ranges zum Stellvertreter des Verkehrsministers,

- den Medizinischen Dienst des Verkehrswesens, Flugmedizinischer Dienst;
- den VEB Minol, Aeroservice.

In der zweiseitigen Beschreibung des „Objekts“, auf dem 37 Verkehrsflugzeuge und vier „Wirtschaftsflugzeuge“ stationiert waren, wurde festgehalten, welche Einrichtungen des Flughafens in „operativer Verantwortung“⁵ von anderen Dienststeinheiten des MfS tätig waren:

- in operativer Verantwortung der Hauptabteilung VI (Paßkontrolle, Tourismus, Interhotels) die Flugwetterwarte, die Betriebsfeuerwehr, der Betriebsschutz der Volkspolizei und das Grenz Zollamt sowie die Einrichtungen des Gastronomiebetriebes MITROPA;
- in operativer Verantwortung der Hauptabteilung I (Abwehrarbeit in NVA und Grenztruppen) die Außenstellen der Flugsicherungen Cottbus und Friedland

Leiter der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt und Generaldirektor der Interflug zu ernennen. Diese Funktion behielt er, inzwischen zum Generalleutnant befördert, bis zum Jahre 1989. Schon am 14. Juli 1972 hatte der NVR beschlossen, die zivile Luftfahrt im Kriegszustand dem Ministerium für Nationale Verteidigung zu unterstellen. Der Leiter der HV Zivile Luftfahrt sollte dann die Dienststellung eines Stellvertreters des Chefs der Luftstreitkräfte/ Luftverteidigung erhalten (Wenzel, Otto: Kriegsbereit. Der Nationale Verteidigungsrat der DDR 1960 bis 1989, Köln 1995, S. 147).

⁵ Die Wörter „operativ“ und „Operation“ gehörten zu den meistgebrauchten, schwammigsten Vokabeln des MfS. Sie bedeuteten immer irgendeine „Handlung“ zur „Sicherung“ von Einrichtungen und zur Bekämpfung innerer oder äußerer Gegner. Das Wörterbuch der Staatssicherheit - künftig zitiert: Wörterbuch - (hg. vom Bundesbeauftragten für die Stasi-Unterlagen der DDR, Dokumente, Reihe A, Nr. 1/93) enthält auf 20 Seiten Verbindungen mit den Wörtern „Operation“ bzw. „operativ“ (S. 277 bis 296). War eine Dienststeinheit des MfS für eine Einrichtung des Flughafens „operativ“ verantwortlich, hatte sie diese mit geheimdienstlichen Mitteln zur „sichern“.

der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA (1. bzw. 3. Luftverteidigungs-Division);

- in operativer Verantwortung der Abteilung XX (Sicherung des Staatapparates) der Bezirksverwaltung Berlin eine Dienststelle der Deutschen Post.

Diese Verantwortlichkeiten sind erstaunlich, denn nach der Organisationsstruktur des MfS müßte die operative Verantwortung für den Betriebsschutz der Volkspolizei und für die Betriebsfeuerwehr bei der Hauptabteilung VII (Abwehrarbeit Ministerium des Innern/ Deutsche Volkspolizei), die operative Verantwortung für die Dienststelle der Deutschen Post bei der Hauptabteilung XIX, in der dieser Auskunftsbericht gefertigt wurde, liegen. In dieser Aufstellung nicht enthalten waren die Mitarbeiter der „Paßkontrollenheiten“ der Hauptabteilung VI, die für die Grenzübergangsstelle Flughafen Schönefeld zuständig waren.

Der Abschnitt „Charakteristik des Objekts“ enthielt eine Statistik der in den oben genannten fünf Institutionen Beschäftigten. Diese waren unterteilt in Arbeiter und Angestellte, wobei besonders ausgewiesen wurde, wieviele Angestellte der „Intelligenz“ angehörten. So waren 23 der 38 Mitarbeiter der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt und 10 der 14 Mitarbeiter der Staatlichen Luftfahrtinspektion Angehörige der Intelligenz. Bei der Interflug waren auch 906 Arbeiter beschäftigt. Von den 2.386 Angestellten wurden 1.003 der Intelligenz zugerechnet, davon 460 fliegendes Personal und 350 technisches Personal. Von den 96 Mitarbeitern des Flugmedizinischen Dienstes zählten 21 zur „medizinischen Intelligenz“, waren also Ärzte. Die wenigsten Angehörigen der Intelligenz hatte der Aeroservice von Minol, nämlich nur drei von 46 Beschäftigten.⁶

⁶ BStU (Anm. 3), Bl. 40, 42, 44.

Kernstück des Auskunftsberichts war die Darstellung der „operativen Situation im Objekt“. Demnach ließen die „Einschätzungen“ zu, „daß sich gegenwärtig die Angriffe der Geheimdienste bzw. feindlichen Elemente auf folgende Probleme konzentrieren:

a) Durchführung von Wirtschaftsspionage und politischer Spionage des amerikanischen Geheimdienstes.

Durchführung von Militärspionage durch alle Geheimdienste.

b) Organisierung von Terrorhandlungen durch Flugzeugentführungen.

Durchführung von Schleusungen und Abwerbungen⁷

c) PID.⁸

„Operative Schwerpunkte“ der Arbeit der Hauptabteilung XIX auf dem Flughafen waren:

- der Geheimnisschutz. Besonders davon betroffen war die HV Zivile Luftfahrt, die als Staatsorgan alle Grundsatzdokumente bearbeitete;

- Schutz vor gewaltsamer Entführung von Passagiermaschinen und Flugzeugen, die für die Landwirtschaft eingesetzt wurden;

⁷ Unter „Schleusung“ wurde das Einschleusen von feindlichen Agenten verstanden, unter „Abwerben“ eine „Feindtätigkeit“, die in Bürgern der DDR den Entschluß zum Verlassen ihrer Republik hervorrufen sollte (Wörterbuch - Anm. 5 -, S. 10).

⁸ PID: Abkürzung von „Politisch-ideologische Diversion“. Darunter wurde die „Zersetzung des sozialistischen Bewußtseins“ und die „Untergrabung des Vertrauens breiter Bevölkerungskreise zur Politik der kommunistischen Parteien und der sozialistischen Staaten ... bis hin zur Begehung von Staatsverbrechen“ verstanden (Wörterbuch - Anm. 5 - S. 23 f.). Ins Deutsche übersetzt, handelte es sich um nichts anderes als das Eindringen der Ideen von Freiheit, Rechtsstaatlichkeit und Pluralismus.

- Schutz folgender Objekte vor „feindlichen Angriffen“ (Brandstiftung, Sprengung u.ä.)⁹: Heizwerk, Operationszentrum, Hangar, Materiallager, Flugsicherungsanlagen, alle Verkehrsflugzeuge;

- Abwehr von Spionage in bezug auf kommerzielle Beziehungen und Luftverkehrspolitik der DDR;

- Schutz vor Störung der Instandhaltung der Anlagen, Geräte und Flugzeuge sowie des Wirtschafts- und Gastronomie-Bereichs;

- Schutz der Tanklager Süd und Nord vor „Diversion“.¹⁰

Umfangreich war die Liste der „operativ interessanten Personen“, die auf dem Flughafen tätig waren:

- ehemalige „aktive Nazis“ 35

- ehemalige „faschistische Offiziere“ 89

- ehemalige „Grenzgänger“ (nach West-Berlin bis 1961) 13

- ehemalige „Rückkehrer“ (Personen, die nach West-Berlin oder in die Bundesrepublik geflüchtet, aber wieder zurückgekehrt waren) 15

- ehemalige „Erstzuziehende“ (Personen, die von der Bundesrepublik oder West-Berlin in die DDR übergesiedelt waren) 64

- ehemalige Haftentlassene, „Staatsverbrecher“ 3

- „Kriminelle“ 20

- ehemalige Mitglieder der SED 20

- Staatenlose 2

- Ausländer 8

⁹ Im Auskunftsbericht steht hier: „Diversionsgefährdung“. Unter „Diversion“ verstand das MfS „feindliche Angriffe“ auf wichtige Maschinen, volkswirtschaftliche oder militärische Anlagen oder Ausrüstungen, Gebäude, Transport- oder Verkehrseinrichtungen, Rohstoffe, Unterlagen der Forschung oder Wissenschaft u.a. (Wörterbuch - Anm. 5 -, S. 77 f.).

¹⁰ BStU (Anm. 3), Bl. 44, 47.

- Reisekader SW (Sozialistisches Wirtschaftsgebiet) 487
- Reisekader NSW (Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet) 292
- GT GVS/VVS (Geheimnisträger Geheime Verschlusssachen/Vertrauliche Verschlusssachen) 112
- operative Personenkontrollen¹¹ 33.

Es fällt auf, daß in dieser Liste sowohl Personen aufgeführt waren, die wegen ihrer Vergangenheit ein Risikofaktor waren (dazu gehörten auch ehemalige SED-Mitglieder!), als auch solche, die zu den Privilegierten des Regimes gehörten - Personen, die in das westliche Ausland reisen durften, und Geheimnisträger. Von den insgesamt 3.486 Personen, die auf dem Flughafen Schönefeld in den oben genannten fünf Institutionen arbeiteten, waren also 302 für die Staatssicherheit wegen ihrer Vergangenheit „interessant“. Warum sie trotzdem auf diesem „Objekt“ beschäftigt wurden, läßt sich dem Material nicht entnehmen. Vermutlich wurden sie entweder wegen ihrer Fachkenntnisse benötigt, oder sie übten eine so untergeordnete Tätigkeit aus, daß sie kein Risiko darstellten. In jedem Fall war die Anzahl der Personen, die im Verdacht strafbarer Handlungen standen, minimal. Auf einem Einlegeblatt wurden drei „Operative Vorgänge“ (OV) aufgeführt, wobei jeweils die Registriernummer, der Deckname, das Delikt, die Anzahl der erfaßten Personen und der Name des zuständigen hauptamtlichen Mitarbeiters angegeben waren. Ein Major Rasch war verantwortlich für den OV „Trabant“, bei dem es sich um 16 wegen des Verdachts der „Spio-

nage“ erfaßte Personen handelte. Im Jahre 1975 wurden die 1974 erfaßten OV „Technik“ („Spionage“) und „Betrüger“ („Verbrechen auf dem Gebiet EDV“) gestrichen. Es darf angenommen werden, daß die Verdächtigen inzwischen verhaftet wurden oder sich der Verdacht als unbegründet herausstellte. Neu eingefügt wurden die OV „Autopilot“ und „Triebwerk“, jeweils eine Person, die im Verdacht der „Transportgefährdung“ stand. Da der OV „Trabant“ nicht gestrichen wurde, konnte die „Spionage“ offenbar noch nicht nachgewiesen werden.¹²

In einer zweiseitigen Anlage wurden 19 „operativ interessante Personen“ aufgeführt, von denen fünf im Bereich Flugtechnik tätig waren, einer in der Abteilung Technik, einer auf der Werft, einer im Fuhrpark, drei in einer Direktion, einer in der Flugplatzwartung, zwei im Operationszentrum, einer beim Luft-Info-Dienst, einer im Bereich Verkehrsflug, einer im Bereich Agrarflug, eine Mitarbeiterin im Anflugkontrolldienst. Die vorliegenden Unterlagen sind von Mitarbeitern des Bundesbeauftragten anonymisiert worden. Dabei wurden leider nicht nur die Namen dieser Personen, sondern auch die Art ihrer Tätigkeit geschwärzt. Als „Grund der Erfassung“ wurden angegeben:

- „negativ-politisches Auftreten“, „ungeklärte Westverbindung“ (6, davon einer „besitzt ständig Westgeld“ und einer „sehr neugierig“);
- „ungeklärte Westverbindung“ zu „Republikflüchtlingen“ (2);
- Anhänger des Regimekritikers Havemann, „ungeklärte Westverbindung“ (1);
- ehemals Waffen-SS, „ungeklärte Westverbindung“ (1);
- „negativ-politisches Auftreten“ (1);
- „ungeklärte Verbindung“ nach West-Berlin, Zeuge Jehovas, Rauschgift (1);

¹¹ Ebd., Bl. 45. Unter „operativen Personenkontrollen“ wurde die Bearbeitung von Personen verstanden, von denen „feindlich-negative Handlungen“ zu erwarten waren, sowie Personen, die in sicherheitspolitisch bedeutsamen Bereichen tätig waren oder tätig werden sollten und bei denen die Gefahr eines „Mißbrauchs durch den Gegner“ bestand (Wörterbuch - Anm. 5 -, S. 286).

¹² BStU (Anm. 3), Bl. 46.

- „vorbestraft kriminell, politisch-negatives Auftreten“ (1);
- Verdacht § 197: Gefährdung der Sicherheit im Verkehr der Bahn, Luftfahrt und Schifffahrt (1);
- ehemaliges SED-Mitglied, „negativ-politisches Auftreten, brutaler Charakter“ (1);
- Verbindung zu einer Haftentlassenen und in die Bundesrepublik Ausgewiesenen, Vater ihres Kindes, „unmoralischer Lebenswandel“ (1);
- „negativ-politisches Auftreten“, Bruder ist Angestellter des West-Berliner Senats, enger Kontakt, hohe finanzielle Ausgaben (1);
- Verlobte eines „BRD-Bürgers“ (1);
- Abgelehnter Antrag auf Übersiedlung in die Bundesrepublik(1).¹³

War das MfS „Schild und Schwert“ der SED, so waren die Inoffiziellen Mitarbeiter (IM) der verlängerte Arm des MfS. Auf vier Seiten wurden die Decknamen der von 10 Führungsoffizieren angeleiteten insgesamt 179 IM aufgelistet, die bei den von der Hauptabteilung XIX „gesicherten“ Institutionen des Flughafens eingesetzt waren. Ihr Prozentanteil an der Anzahl der dort Beschäftigten betrug:

- in der Hauptverwaltung Zivile Luftfahrt 10,5 %
- bei der Staatlichen Luftfahrtinspektion 28,6 %
- bei der Interflug 5,1 %
- (davon fliegendes Personal) 10,9%
- beim Flugmedizinischen Dienst 2,1%
- beim VEB Minol 4,3%.¹⁴

In dieser Aufstellung nicht enthalten waren die IM der anderen Diensteinheiten des MfS, die auf dem Flughafen Schönefeld eingesetzt waren.

Wie nicht anders zu erwarten, waren die Tschekisten mit den bisherigen Ergebnissen ihrer Arbeit noch nicht zufrieden. In einem „Maßnahmen“-Plan wurde festgelegt, daß in den Objekten Interflug Bereich Technik, Materialwirtschaft, Flugsicherung, Flugbetrieb, Verkehrsabfertigung und Betriebsschule sowie im VEB Minol noch 10 Werbungen von IM durchzuführen waren.

„Persönliche Treffen“ der Führungsoffiziere mit den IM hatten bei den IMK (IM zur Sicherung der Konspiration und des Verbindungswesens; sie stellten dem MfS ihre Wohnung und ihr Telefon für konspirative Treffen zur Verfügung)¹⁵ oder im Freien stattzufinden, „unpersönliche Treffen“ telefonisch oder mittels „toter Briefkästen“. Der „Informationsbedarf“ war auf der Grundlage des Informationsbedarfsplans für den „Verteidigungsfall“¹⁶ und in Spannungsperioden zu decken. Hier ging es vor allem um Vorkommnisse und Störungen im Betriebsablauf des Flughafens. Zusätzlich waren als Sofortmeldung dem Dienstvorgesetzten zu melden:

- Abweichungen bei der Durchführung kommerzieller Flüge;
- Festhalten von DDR-Maschinen und -Besatzungen im westlichen Ausland;
- Meldungen über Sperrungen von Luftstraßen und Flughäfen.

Die sieben Räume der „Objektdienststelle“ der Hauptabteilung XIX befanden sich im Block A des Flughafengebäudes gegenüber dem Betriebsschutzkommando der Volkspolizei (BS-Kdo). Die Stasi-Dienststelle, in der zwei Maschinenpistolen aufbewahrt wurden, war nur durch einen Eingang zu betreten und mit einer Alarmanlage gesichert.

¹⁵ Gill, David/Schröter, Ulrich: Das Ministerium für Staatssicherheit. Anatomie des Mielke-Imperiums, Berlin 1991, S. 101.

¹⁶ richtig „Verteidigungszustand“: in der DDR-Tarnsprache die Bezeichnung für den Kriegszustand (Wenzel - Anm. 4 -, S. 12).

¹³ Ebd., Bl. 57 f.

¹⁴ Ebd., Bl. 49 ff.

Die Sicherung des Flughafens erfolgte durch 100 VP-Angehörige, die Posten- und Streifendienst leisteten. An der Grenzübergangsstelle waren außerdem Kräfte der Paßkontrollen der Hauptabteilung VI und des Zolls eingesetzt, deren Anzahl in diesem Auskunftsbericht nicht angegeben wurde.¹⁷ Zur Gesamtstärke der „Einsatzkräfte“ wurden zusätzlich 60 Angehörige der Kampfgruppen der Arbeiterklasse, 75 Angehörige der Feuerwehr und 450 Kräfte des „Selbstschutzkomitees“ gerechnet. Das BS-Kdo verfügte über folgende Waffen:

- 135 Pistolen „Makarow“;
- 310 Maschinenpistolen „Kalaschnikow“;
- 10 leichte Maschinengewehre.

Bei der Auslösung der „vollen Einsatzbereitschaft“¹⁸ war der Flughafen Schönefeld wie eine Garnison zu sichern und zu verteidigen.¹⁹

Die Auswertung des Auskunftsberichts der Hauptabteilung XIX des Ministeriums für Staatssicherheit über die Sicherung des Zentralflughafens Berlin-Schönefeld veranschaulicht, wie aufwendig die Tschekisten an die Lösung der ihnen gestellten Aufgabe herangingen. Dabei fällt auf, daß auf demselben „Objekt“ Dienstleistungen verschiedener „Linien“ (Hauptabteilungen bzw. Abteilungen) eingesetzt werden konnten. Dieser Auskunftsbericht gibt auch einen Einblick in das Mißtrauen, mit dem das MfS großen Gruppen der DDR-Bevölkerung begegnete. Daß ehemalige Mitglieder der NSDAP und Offiziere der

deutschen Wehrmacht zeitlebens als belastet galten, wenn sie sich nicht frühzeitig zum Kommunismus bekannten, nimmt nicht wunder. Daß aber auch „Erstzuziehende“, von denen sicher nicht wenige aus Begeisterung für das SED-Regime in die DDR übergesiedelt sind, mißtrauisch beäugt wurden, dürfte einen westlichen Betrachter überraschen. Mißtraut wurde auch ehemaligen SED-Mitgliedern, die einen „schwarzen Fleck“ in ihrer Kaderakte hatten, gleichgültig, ob sie ausgeschlossen worden oder von selbst ausgetreten waren, da der „Parteiaustritt“, obwohl im Statut ausdrücklich vorgesehen, als Blasphemie empfunden wurde.²⁰

Literatur:

- Courtois, Stéphane u.a.: Das Schwarzbuch des Kommunismus. Unterdrückung, Verbrechen und Terror, München/Zürich, 2. Auflage 1998.
- Der Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (Hrsg.): Dokumente, Reihe A, Nr. 1/93. Das Wörterbuch der Staatssicherheit.
- Der Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (Hrsg.): Dokumente, Reihe A, Nr. 2/93. Die Organisationsstruktur des Ministeriums für Staatssicherheit 1989.
- Gill, David/Schröter, Ulrich: Das Ministerium für Staatssicherheit. Anatomie des Mielke-Imperiums, Berlin 1991.
- Lewytzkyj, Borys: Vom roten Terror zur sozialistischen Gesetzlichkeit. Der sowjetische Sicherheitsdienst, München 1961.
- Wenzel, Otto: Kriegsbereit. Der Nationale Verteidigungsrat der DDR 1960 bis 1989, Köln 1995.
- Wolle, Stefan: Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971-1989, Bonn 1998.

¹⁷ Nach der MfS-Struktur 1989 waren auf der Grenzübergangsstelle Flughafen Schönefeld etwa 200 Mitarbeiter der Paßkontrollen eingesetzt (Organisationsstruktur - Anm. 2 -, S. 126).

¹⁸ Die „Volle Einsatzbereitschaft“ war die dritte Stufe der Überführung der DDR vom Frieden in den Kriegszustand (Wenzel - Anm. 4 -, S. 129 f.).

¹⁹ BStU (Anm. 3), Bl. 53 ff.

²⁰ Wolle, Stefan: Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971-1989, Bonn 1998, S. 104.